

L'organizzazione del lavoro marittimo in Italia fra Otto e Novecento

Maria Stella Rollandi

Els dies 22, 23 i 24 de novembre de 2006 es va celebrar a Barcelona el III Congrés d'Història Marítima de Catalunya, les actes del qual van ser publicades en un CD i annexades al número 16 de la revista *Drassana*.

Una de les comunicacions, la corresponent a la Dr. Maria Stella Rollandi, que portava per títol *L'organizzazione del lavoro marittimo in Italia fra Otto e Novecento*, va ser publicada sense l'aparell crític, la qual cosa impossibilitava una lectura correcta de l'article. Per tal de corregir aquesta deficiència publiquem ara l'article complet amb la bibliografia, amb l'esperança que aquesta aportació sigui del tot útil als investigadors

■ LA MARINA MERCANTILE ITALIANA

Nel 1861 la flotta mercantile del nuovo Regno è caratterizzata dalla prevalenza della componente velica, protagonista proprio in quegli anni della così detta «epoca d'oro della vela»¹. Pochi anni dopo, al momento dell'apertura del canale di Suez, mentre sul piano internazionale si assiste a un incremento delle navi a vapore e a un rapido aumento della loro produttività, la flotta italiana non è competitiva in ambito europeo. Ciò avviene nonostante sussista nel Paese la consapevolezza che per molti porti della penisola quell'evento rappresenti l'occasione per recuperare una posizione centrale nei traffici con l'Oriente².

Nel 1870 l'Italia è al quinto posto per quanto riguarda la sua flotta commerciale, ha poche unità a vapore e di stazza inferiore anche rispetto a quelle di paesi meno forti per quanto riguarda il tonnellaggio complessivo, quali Germania e Austria-Ungheria. A dieci anni dalla formazione dello stato unitario la marina italiana è in difficoltà, anzi, a quella data aumenta il suo declino: diminuisce il tonnellaggio delle navi, soprattutto a causa della contrazione della flotta di cabotaggio, mentre l'incremento dei piroscafi non è adeguato alle necessità del momento. Tale decadenza è confermata dal calo della partecipazione del naviglio italiano al movimento della



navigazione internazionale nei porti della penisola, che passa dal 36,5% nel 1870 al 34,8% nel 1880.

Inadeguatezza imprenditoriale, scarsità di capitali e di materie prime, resistenza al mutamento tecnologico opposta da armatori e da equipaggi, oltre al grave e perdurante ribasso dei noli, concorrono a determinare una drammatica lentezza nella transizione dalla vela al vapore; pertanto la marina mercantile italiana rimane a lungo fuori dalla competizione internazionale. Soprattutto i velieri lasciano alle marinerie più forti e concorrenziali le vie più favorevoli e battono «senza tregua» le rotte del Mediterraneo, del Nord - Europa, dell'Atlantico, alla ricerca del nolo più vantaggioso, ma con margine di profitto relativamente minore e, soprattutto, in termini comparativi, con bassi livelli retributivi per l'equipaggio.

Non bastano a modificare la situazione le misure adottate dal governo dopo l'inchiesta svolta nel 1881 sulle cause della crisi della marina mercantile, che si traducono in una diffusa protezione sia della vela che del vapore, a conferma di una politica «del doppio binario»³. Rispetto ad essa, comunque, gli armatori liberi preferiscono una totale autonomia, che li porta ad acquistare navi sul mercato dell'usato, soprattutto inglese: fatto, questo, che concorre a spiegare la vetustà della flotta italiana alla fine del XIX secolo⁴.

Il mutamento significativo in questo ambito, tale da indicare la irreversibilità del processo di trasformazione, ha luogo fra Otto e Novecento, quando il tonnellaggio delle navi a vapore comincia ad avere un peso preminente su quello delle navi a vela e andrà a definire in tal senso la nuova fisionomia della marina mercantile italiana. Si tratta di un processo lento e continuato, correlato allo sviluppo economico duale del Paese in cui a lungo convivono forme avanzate e antiche di navigazione, dal momento che, come osserva Camillo Supino, «...ogni nazione ha i mezzi di trasporto conformi allo stadio di sviluppo in cui si trova»⁵.

■ LA GENTE DI MARE

All'interno della creazione di un nuovo stato sotto il profilo giuridico ed economico, vengono applicate al Regno

d'Italia leggi unificate anche per il settore marittimo, che riguardano la normativa del reclutamento, delle condizioni salariali, dell'istruzione.

L'esercizio della nave è soggetto a una doppia regolamentazione poiché è disciplinato dal Codice di commercio del 1865, poi abrogato da quello del 1882, dal Codice di marina mercantile del 1877 e dai rispettivi Regolamenti applicativi che in verità presentano non poche discrepanze e incongruenze proprio relativamente al personale marittimo: questo fatto spiega perché la legislazione per la marina mercantile rappresenta uno dei punti più deboli del sistema giuridico italiano, ma, soprattutto, chiarisce come mai sia stata molto complessa la strada per arrivare a una chiara definizione del trattamento giuridico ed economico dei naviganti⁶.

Per molto tempo, ancora nei primi anni del Novecento, a proposito di contratti di arruolamento complessivamente generici, rispetto alle regole scritte prevale il principio della consuetudine sia per quanto concerne il numero delle persone componenti l'equipaggio, sia per quanto riguarda l'orario di lavoro, il vitto e in generale buona parte dei diritti e dei doveri dei membri dell'equipaggio.

Sulla base della legislazione italiana, la «gente di mare» è divisa in due categorie:

gli «addetti alla navigazione», vale a dire il personale di bordo e gli «addetti alle arti e industrie marittime», cioè quanti lavorano a terra in ambito marittimo (cantieri, porti etc.).

In particolare nella prima categoria sono compresi:

- a) i capitani e padroni, i marinai e mozzi;
- b) i macchinisti, i fuochisti e coloro che lavorano al servizio delle macchine a vapore sulle navi;
- c) i pescatori addetti alla pesca in alto mare o all'estero

In questa sede si è concentrata l'attenzione su quanti lavorano a bordo dei mercantili, mentre si è ritenuto di non dovere estendere l'analisi agli addetti sui pescherecci, dal momento che questo è un settore che resta a lungo molto differenziato rispetto alla flotta mercantile.

Scendendo più nel dettaglio è opportuno individuare le

figure che, a quest'epoca, per legge, possono comporre gli equipaggi.

Gli ufficiali comprendono:

- il comandante in prima
- il comandante in seconda
- lo scrivano⁷
- il sottoscrittano⁸
- il medico chirurgo di bordo⁹
- il macchinista in prima
- il macchinista in seconda

I sottufficiali risultano così distinti:

- di coperta: il nostromo, il carpentiere, l'ottonaio, il pilota pratico
- di macchina: il primo e secondo fuochista, gli operai meccanici e, più avanti nel tempo, gli elettricisti e altre figure con specifiche competenze tecniche.
- Il personale di bassa forza a sua volta è:
 - di coperta: marinai, giovanotti, mozzi, cuochi¹⁰.
 - di macchina; fuochisti e carbonai

Entrando più direttamente nel sistema di reclutamento del lavoro marittimo, va innanzitutto precisato che la gente di mare ha l'obbligo di iscriversi in speciali registri presso le Capitanerie di Porto e deve avere un libretto con i dati personali su cui vengono registrati la durata e l'esito dei singoli viaggi. Ogni componente deve essere cittadino italiano, avere compiuto dieci anni, essere stato vaccinato contro il vaiolo e, in caso di minore età, avere il consenso di chi esercita la patria potestà.

I marinai e i mozzi vengono immatricolati come mozzi; compiuti diciotto anni, e, dopo aver dimostrato di avere effettuato ventiquattro mesi di navigazione, possono passare alla classe dei marinai.

Il modello di riferimento è senza dubbio quello francese, ma nel caso italiano non ci sono analoghe forme di garanzia. A lungo, per esempio, nei contratti di lavoro marittimo vige la norma che, in caso di naufragio, l'equipaggio non ha più diritto alla sua retribuzione per tutto il tempo successivo all'ultimo giorno dello scaricamento

della nave. Sarà questo uno dei temi di grande scontro fra le parti soprattutto alla fine del secolo XIX.

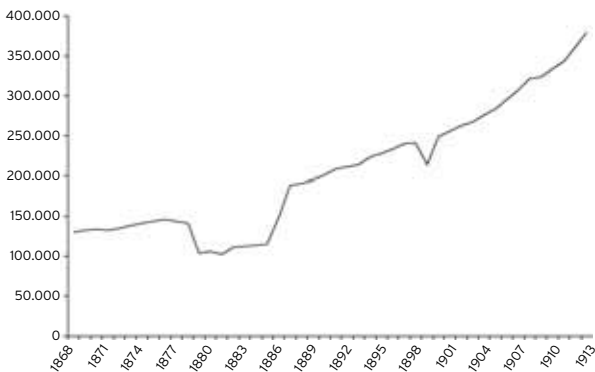
Nel periodo di tempo esaminato il numero di persone addette alla navigazione, iscritte ai compartimenti marittimi, non è certo esiguo.

Nel 1868¹¹, considerando coloro che formano gli equipaggi della marina mercantile ed escludendo i pescatori d'alto mare, risultano esservi 129.522 immatricolati; nel 1876 questa categoria raggiunge la punta di 146.102 addetti e anche nella fase di maggiore criticità del settore marittimo nel decennio compreso fra il 1877 e il 1887, in cui si verifica la contrazione della marina velica, il numero degli iscritti ai compartimenti marittimi non scende mai sotto le 102.000 unità, dato riferito al 1881.

Superata la crisi degli anni Ottanta, questa categoria riprende a crescere: gli immatricolati, che nel 1887 sono poco meno di 114.000, nel 1903 superano le 130.000 unità e solo tre anni dopo nel 1906, sorpassano le 146.000 unità, dato di poco superiore a quello di trent'anni prima. Nel periodo successivo, sino alla vigilia della prima guerra mondiale, prende corpo una crescita consistente, fino a superare i 174.000 addetti.

Va comunque ricordato che non tutti gli immatricolati navigano contemporaneamente poiché ci sono momenti di sosta a terra tra un viaggio e l'altro e momenti di inter-

Personale della marina mercantile (1868-1913)



vallo in attesa di imbarco. Sulla base dei dati a disposizione si osserva una percentuale di imbarchi fra il 50 e il 57% dei capitani e una percentuale più elevata degli addetti alle macchine, data la composizione del mercato del lavoro di questo periodo, che vede una maggiore offerta di capitani rispetto a quella di macchinisti.

■ I CONTRATTI DI ARRUOLAMENTO

Nel momento in cui ha luogo l'imbarco sulla nave il personale marittimo firma un contratto di arruolamento sul quale sono indicati la durata del viaggio nonché gli aspetti relativi alle mansioni, ai tempi di lavoro e di riposo, il vitto, nonché l'ambito di esercizio dell'autorità da parte del comandante.

In generale su questo atto si riflette il livello di complessità nella formazione dell'equipaggio: molto semplificato per le navi a vela, più composito e articolato per le navi a vapore. A ciò si aggiungono poi distinzioni specifiche strettamente collegate con l'orientamento dell'armatore, che decide in piena autonomia di stilare contratti con maggiori dettagli sulle condizioni del personale a bordo durante la navigazione.

Per le navi a vela si precisano i porti in cui «non si farà scalo» con l'intenzione di rendere chiara la tutela del personale riguardo zone pericolose dal punto di vista sanitario, perché toccate dalla malaria, ma anche a rischio di attacchi di pirateria¹². Il contratto per i velieri si differenzia in termini significativi da quello per i piroscafi perché, data la tipologia delle rotte, usualmente si affronta l'argomento della navigazione per i capi Horn e di Buona Speranza. In questi casi il rischio corso dall'equipaggio delle navi a vela si traduce in un incentivo salariale specificato in dettaglio anche se sta poi alla generosità dell'armatore limitarsi al coinvolgimento dei soli marinai o estendere l'incremento retributivo anche agli ufficiali¹³. Per gli equipaggi dei piroscafi si può trovare l'indicazione di un aumento di razione giornaliera di vino assegnata ai fuochisti proprio nel momento di passaggio dei capi, a siglare la presa d'atto della necessità di un maggiore vigore impiegato in un momento critico della navigazione¹⁴.

Una peculiarità delle norme stipulate esclusivamente

per l'equipaggio delle navi a vapore riguarda le mansioni svolte dal personale di macchina. Premesso che l'apparato meccanico deve essere sottoposto a manutenzione e pulizia, a questa prescrizione si affianca costantemente il principio che per esigenze specifiche o di emergenza indicate dal comandante, o nelle fasi di entrata e uscita dal porto, le indicazioni legate all'ordinaria scansione dei tempi di lavoro possono essere modificate. In taluni casi nell'arruolamento si riporta la definizione di «consueta corvé», nella quale vengono comprese operazioni che di fatto modificano i modi e i tempi di lavoro rispetto alle clausole generali del contratto. Tutto ciò riporta dunque al ruolo insindacabile di chi comanda la nave, che dispone di larghi margini di interpretazione e, di conseguenza, di applicazione delle indicazioni di legge, talvolta molto generiche.

Un aspetto in cui emerge con particolare evidenza l'indeterminatezza dei termini contrattuali, e, al contempo, l'ampio margine di discrezionalità lasciato al comandante, è quello riferito all'alimentazione dell'equipaggio. Nel contratto compare la formula secondo la quale durante il viaggio la razione giornaliera di viveri «non sarà inferiore al prescritto regolamento», ma a dire il vero sotto questo aspetto per lungo tempo non compaiono affatto norme rigorose, lasciando quindi ampia libertà decisionale a chi esercita il comando. Non deve stupire quindi se, indipendentemente da espressioni contrattuali ed eventuali tabelle scritte, la quantità e la qualità delle razioni quotidiane sono strettamente legate alla generosità e al «buon cuore» del capitano e dell'armatore. Se non è fortunato, come è il caso di Domenico Biaggini, un mozzo imbarcato ad Amburgo nell'agosto 1877 sul veliero *Oreb*, si nutre «per lo più di cibi guasti malsani, arraffati prima da topi, da scarafaggi e da ogni sorta di insetti»¹⁵.

Di fronte alle reiterate richieste che, analogamente a quanto avviene per le navi militari nazionali, vengano redatte le tabelle alimentari anche per i mercantili, la citata Inchiesta sulla marina mercantile si esprime a favore della pubblicazione della razione - viveri da somministrare agli equipaggi¹⁶. Tuttavia ancora ai primi del Novecento le precisazioni in tal senso sono davvero molto poche e inadeguate, il che spiega perché il problema dell'alimenta-

zione compare con sempre maggiore insistenza fra le rivendicazioni dei marittimi italiani. E' un tema che si accompagna anche all'evoluzione e alla trasformazione tecnica delle navi e più in generale fa parte del processo di transizione dalla vela al vapore. I lunghi viaggi senza soste dei velieri da tempo avevano comportato un consistente carico di cibi per il quale non sussistevano adeguate pratiche di conservazione e il confronto con migliori condizioni di vita a bordo su navi più adeguate rende nel tempo sempre meno tollerabili certi sistemi.

Dunque in sintesi i criteri fondamentali su cui si regge il contratto di arruolamento e si svolge il lavoro a bordo possono essere riassunti in poche «parole-chiave»: autorità assoluta del comandante; convenienza dell'armatore; solidarietà fra i membri dell'equipaggio, senza distinzioni nell'emergenza.

L'ampia eterogeneità del trattamento del personale a bordo tocca anche la condizione salariale degli addetti. In sintonia con tutte le altre voci relative alle condizioni dell'equipaggio, non sono applicati criteri retributivi concordati e, soprattutto, sussistono forti differenziazioni a seconda dei ruoli, del tipo di imbarcazione e del relativo tonnello e, ancora, della congiuntura internazionale unitamente all'andamento del mercato del lavoro nazionale.

Per quanto concerne il livello retributivo del personale imbarcato sui mercantili italiani non è semplice fornire una risposta omogenea, soprattutto in riferimento ai velieri, poiché le fonti a questo riguardo non sono sufficienti. Certamente a lungo in Italia vengono erogati salari ritenuti insufficienti, tanto che da parte del Governo si ipotizza che molte diserzioni si verifichino per le opportunità presentatesi ai marinai italiani di imbarcarsi su navi straniere, con retribuzioni più elevate.

Certamente i dati riportati in proposito dalla Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile mostrano come la crisi iniziata a partire dal 1874/75 si rifletta sull'andamento delle retribuzioni dell'equipaggio e di come queste siano abbastanza diversificate a seconda del porto di rilevazione¹⁷.

Si tratta peraltro di elementi molto generici, riferiti solo alla categoria «marinai», ma senza alcuna ulteriore specificazione relativamente a imbarchi su bastimenti a

vela o a vapore o anche se per viaggi di cabotaggio o di lungo corso. Distinzione, questa, di non poco rilievo, che rende ancora più complesso operare una comparazione con i salari dei marittimi di altri Paesi.

Tuttavia confrontando con la dovuta cautela le paghe degli equipaggi italiani con quelle di equipaggi stranieri (inglesi, tedeschi, francesi), si ha una conferma della loro inferiorità, aggravata dalla inadeguatezza di istituzioni a favore della gente di mare. L'esistenza di Casse Invalidi per la marina mercantile in vari porti della penisola (Venezia, Genova, Livorno, Napoli etc.) mette in atto per questo settore di lavoratori modeste misure di tutela, molto lontane per esempio dall'assicurazione a carico degli armatori tedeschi contro i rischi della navigazione per tutto il personale di bordo, o dalla cassa di previdenza per i marinai belgi, o dalla cassa nazionale di previdenza per i marinai istituita in Francia nel 1898 o ancora dal Merchant Shipping Act del 1906¹⁸.

Il divario salariale fra addetti alla vela e addetti al vapore presente nelle marine estere più avanzate non è ancora così evidente in quella italiana degli anni Ottanta dell'Ottocento¹⁹. Tuttavia nel giro di poco più di due decenni anche qui tale distinzione si fa più netta e alla differenza retributiva fra i medesimi ruoli, svolti su differenti tipologie di nave, si aggiunge una diversa composizione tecnico-professionale tra i componenti degli equipaggi delle navi a vapore, con una specifica dinamica al loro interno. All'inizio del Novecento, in sintonia con l'evoluzione del settore marittimo europeo, nella realtà italiana è ormai pienamente in atto lo «stacco» nelle differenze degli emolumenti fra vela e vapore, che si traduce immediatamente nella superiorità delle retribuzioni degli ufficiali di coperta dei piroscafi rispetto ai loro omologhi sui velieri, quali che siano le oscillazioni del mercato del lavoro. Unitamente a ciò si registra l'alto livello dello stipendio dei macchinisti, sia nel loro complesso, come categoria, sia soprattutto per quanto concerne i macchinisti in prima, che arrivano a percepire stipendi più elevati rispetto ai primi ufficiali: un aspetto vistoso del principio secondo cui sempre di più a bordo viene premiata la specializzazione.

Alcune considerazioni vanno fatte per quanto concerne il ruolo del comandante della nave²⁰.



Come dice un'antica massima marinaresca, «a bordo della sua nave il capitano è padrone dopo Dio». In lui si concentra la unicità e la indiscutibilità del comando ed egli ha la responsabilità tecnica ed economica delle persone, della nave, del carico; più in generale rappresenta a bordo l'interesse dell'armatore.

Soprattutto per quanto riguarda le navi a vela il comandante ha molto spesso relazione diretta con l'armatore, ed egli stesso possiede quote di proprietà della nave. Indubbiamente nella navigazione a vapore si rompe il rapporto molto personale fra le due figure citate, viene meno ogni tipo di vincolo associativo e di cointeressenza nell'impresa, anche se si tratta sempre di una relazione privilegiata, analoga a quella che caratterizza il collegamento di un dirigente con la società di riferimento²¹.

Nella formazione dell'equipaggio velico è frequente che il comandante recluti parte il personale sulla base delle sue conoscenze e, più in generale, poiché mancano uffici di collocamento, come del resto nella maggior parte dei porti europei, il mercato del lavoro marittimo è regolato dagli intermediari, che gestiscono la regolazione fra domanda e offerta di lavoro.

Nel corso di buona parte dell'Ottocento il ruolo degli intermediari è complessivamente sotto controllo e vige la consuetudine di attingere a mano d'opera presente nei mercati regionali tradizionali rappresentati principalmente da Liguria, Campania e Sicilia, che rispecchiano le tre grandi aree marittime italiane. A bordo dei velieri si riproducono gerarchie e valori della zona di provenienza, intrecciati con una sedimentata organizzazione del lavoro. La nave a vela, appare «come esplicitazione di mansioni professionali standardizzate nelle modalità e nei tempi di attuazione...configurata come una vera e propria officina galleggiante» nella quale si riflettono «non solo il mutare della tecnologia marittima ma anche - osserva Paolo Frascari - il variare dei rapporti di produzione e delle forme di organizzazione sociale della terraferma di provenienza»²².

Questo meccanismo muta in conseguenza delle trasformazioni strutturali che l'economia italiana attraversa negli ultimi decenni del secolo. La crisi agraria degli anni Ottanta, poi estesa anche al settore industriale, il forte

flusso migratorio che caratterizza il movimento della popolazione, la comparsa sempre più diffusa di nuovi ruoli sulle navi a vapore, propri della transizione in atto nella marina mercantile, sono alcuni degli elementi che concorrono a modificare il mercato del lavoro marittimo.

Nei porti arriva mano d'opera proveniente da regioni con minori occasioni di impiego, che sconvolgono il mercato del lavoro locale, sempre più manovrato unicamente dagli intermediari, che tolgono al comandante i tradizionali rapporti di reclutamento del personale.

La categoria dei capitani, in esubero rispetto alla domanda, è quella più danneggiata dalla crisi. Sono invece ricercati i macchinisti o, comunque, il personale addetto alle macchine.

Come mai tutto ciò? A fuochisti e carbonai non viene richiesta specifica competenza professionale, ma grande forza fisica. Diminuisce l'esigenza di avere a bordo personale che svolge mansioni complesse e sincronizzate come sui velieri, mentre per certe operazioni è sufficiente l'opera di uomini resistenti. Ecco quindi che si creano le occasioni di lavoro per individui disposti a qualunque tipo di imbarco, i quali talvolta ricorrono anche a questo mezzo per emigrare.

■ DALLA VELA AL VAPORE

Nella marina mercantile italiana di fine Ottocento, nella transizione dalla vela al vapore si attua un profondo mutamento delle caratteristiche della mano d'opera; soprattutto variano la formazione dell'equipaggio della nave e il rapporto fra i suoi vari componenti.

Cambia in special modo la preparazione tecnica degli addetti alle parti meccaniche della nave: muta in parte la tipologia stessa del marinaio, che è sempre meno il cosiddetto «lupo di mare», formatosi fin dalla tenera età al lavoro di bordo. Sulla base della legislazione del nuovo Stato italiano, infatti, vige l'obbligo di un rigoroso percorso scolastico per chi intenda lavorare sulle navi con ruolo di comando ed è perciò tenuto alla frequenza di scuole professionali adeguate anche all'evoluzione del settore marittimo.

In termini molto generali si possono dunque fare alcu-

ne sintetiche osservazioni in merito ai mutamenti intervenuti nell'ambito delle due diverse tipologie di nave:

1. cambia la composizione dell'equipaggio: a bordo del veliero, dove ormai è stata operata la massima riduzione degli elementi di costo, rappresentata soprattutto dal numero dei componenti dell'equipaggio, c'è una gerarchia semplificata dal momento che è minore la differenziazione delle mansioni da espletare o comunque la stessa persona sovente è più duttile nell'impiego. Fatta eccezione per il nostromo, che rappresenta l'anello di congiunzione fra il comandante e l'equipaggio (la cosiddetta bassa forza) nella nave a vela esiste una varietà di ruoli più limitata.

2. nella nave a vapore emergono diverse figure professionali, con competenze e ruoli nuovi: in primo luogo i macchinisti, dotati di una specifica preparazione tecnica. Accanto a questi, come detto, sono i fuochisti e i carbonai, anch'essi addetti al funzionamento delle macchine, ai quali è richiesta una grande resistenza fisica. A costoro si affiancheranno altre figure quali operai meccanici, calderinai, fanalisti etc., vale a dire personale con competenze specifiche, soprattutto in relazione con l'evoluzione della tecnologia marittima.

3. tale maggiore complessità nelle mansioni della nave a vapore comporta una diversa e più

articolata gerarchia delle retribuzioni rispetto all'equipaggio del veliero. L'importanza del ruolo tecnico si traduce infatti in una forte differenza retributiva che, alla fine dell'Ottocento e agli inizi del Novecento, comporta per i macchinisti privilegi salariali.

Nella vela il comandante ha livelli retributivi elevati, molto al di sopra di tutti gli altri componenti dell'equipaggio, ma nella nave a vapore il suo livello retributivo è più basso ed è spesso inferiore a quello del macchinista.

Non sarà sempre così nel corso del XX secolo, ma in questa fase di transizione quanto avviene in tale ambito è il risultato di più fattori: la presenza di molti comandanti sul mercato del lavoro (anche conseguenza di un lento adeguamento dell'organizzazione scolastica) e, per converso, di una scarsa offerta di macchinisti.

4. La nuova composizione degli equipaggi sulle navi a vapore, soprattutto collegata al funzionamento degli apparati meccanici, si traduce in un diverso assetto della

nave, a bordo della quale l'attività si articola con una parte importante del lavoro sottocoperta. La stessa struttura della nave rispecchia l'ulteriore accentuazione per i ruoli di comando²³

Il processo sin qui sinteticamente delineato provoca una grave lacerazione all'interno dell'organizzazione del lavoro dal momento che vengono a scontrarsi due livelli di competenze: quella di comando e quella tecnica. Nel tempo le discussioni e i contrasti su questo argomento saranno composte solo per la necessità di un'unica direzione attribuita per legge al comandante.

L'evoluzione delle conoscenze e la maggiore scolarità del personale portano a richiedere con sempre più insistenza interventi legislativi che regolino con rigore l'organizzazione del lavoro marittimo: si chiede perciò che anche per le navi mercantili vengano elaborate tabelle di armamento, con l'indicazione del numero degli addetti imbarcati e delle relative competenze in modo tale da non compromettere la sicurezza di chi viaggia, che le ore straordinarie siano retribuite, che vengano stabilite regole per l'alimentazione. In poche parole si chiede che siano ridimensionati l'ampia discrezionalità dell'armatore e l'esteso potere esercitato dal comandante in ogni ambito della vita di bordo.

Appare con evidenza una sempre maggiore consapevolezza che la nave è una unità produttiva, la quale va regolamentata e tutelata al pari delle attività svolte sulla terra ferma, nel settore industriale, dove in quegli anni si cominciano ad avanzare rivendicazioni per migliori condizioni di lavoro e salariali. Come scrive un giurista nei primi anni del Novecento, la nave è una «colonia di operai» e come tale va considerata in ogni sua componente²⁴. E' una definizione avanzata da un esperto particolarmente sensibile e competente riguardo verso tali questioni, ma in Italia trascorrerà ancora molto tempo prima di affrontare l'organizzazione del lavoro marittimo in questa chiave di lettura.

A quanto detto fino ad ora si vogliono brevemente aggiungere alcuni risultati conseguiti analizzando dei contratti di arruolamento stipulati nel porto di Genova fra il



1901 e il 1903 per la formazione degli equipaggi di 38 navi a vela e 20 navi a vapore, nei quali sono coinvolte 1.015 persone di equipaggio²⁵. Si tratta di velieri e vapori che operano in spazi differenti: le grandi linee commerciali i primi, le linee veloci e regolari, ma di raggio minore, gli altri²⁶.

Confrontando il numero di elementi che formano l'equipaggio si osserva che a parità di tonnellaggio i piroscafi richiedono un maggior numero di componenti a bordo.

A bordo del veliero la gerarchia è molto semplificata. Al comandante si può affiancare il secondo; segue il nostromo, anello di congiunzione fra comando e bassa forza. Tutti gli altri componenti l'equipaggio hanno la qualifica di marinaio, poi giovinotto e infine mozzo. Può talvolta comparire la qualifica di dispensiere.

Sul vapore compare una gamma di ruoli ben più articolata. La sostanziale differenza è data dal personale che ruota intorno al funzionamento delle macchine laddove il macchinista rappresenta la figura centrale, ha conoscenze tecniche che il comandante non possiede, ha svolto studi e apprendistato obbligatori, ha una competenza irrinunciabile durante la navigazione.

Sul veliero il comandante ha una retribuzione media mensile elevata rispetto alla quale il resto del personale ha salari inferiori, collocati su fasce più basse. Il comandante del vapore ha una retribuzione media mensile inferiore sia al comandante del veliero sia quella mediamente percepita dal primo macchinista.

Un elemento che è parso interessante riportare in questa occasione è relativo alla provenienza della gente di mare che stipula questi contratti di arruolamento: più del

61% proviene dalla Liguria; seguono i marittimi che giungono dalla Sicilia, dalle Puglie, dalla Campania. La composizione percentuale delle zone di origine si modifica se si prende in esame la provenienza degli ufficiali, che arrivano per l'85% dalla Liguria e poi da Campania e Sicilia. Ciò indica che la componente scolarizzata degli equipaggi viene dalle zone nelle quali sono attivi istituti nautici in particolare con la sezione per i macchinisti.

L'esistenza di una quota consistente di addetti con titolo di studio, rappresentata dagli ufficiali di coperta e di macchina, non ha impedito di osservare un dato a prima vista sorprendente per quanto concerne gli analfabeti. Nei contratti esaminati, infatti, il 20% degli arruolati non è in grado di firmare. Questo dato diviene più interessante se si osserva che la percentuale degli analfabeti è più alta sulle navi a vapore (24%) rispetto a quella sui velieri (17%). Ciò può apparire in contraddizione con quanto affermato fino ad ora e cioè che sulle navi a vapore c'è un forte nucleo con alta scolarizzazione e specifiche competenze tecniche. Ma l'impiego del vapore, come si è detto, comporta anche il faticoso lavoro di carbonai e fuochisti, ai quali si richiede soprattutto grande energia. Si tratta mediamente di uomini di 32 anni per quanto concerne i primi (carbonai) e di persone ancora più giovani relativamente ai secondi (fuochisti), con meno di 25 anni di età. Fatica e resistenza: questa è la capacità richiesta e offerta in una nave «colonia di operai», dove ormai opera un consistente numero di proletari ai quali si affianca una minoranza di professionisti del mare. L'avvento del vapore accelera ed evidenzia la polarizzazione di due differenti componenti impegnate nel funzionamento di un medesimo apparato.

BIBLIOGRAFIA

Atti della Commissione Reale pei Servizi Marittimi (1906): Atti della Commissione Reale pei Servizi Marittimi, I, *Relazione Generale (Relatore: Deputato Pantano)*, Imola

Atti della Commissione Reale pei Servizi Marittimi (1907): Atti della Commissione Reale pei Servizi Marittimi, IV, *Indagini comparative sulla marina mercantile dei principali stati con speciale riguardo ai servizi sovvenzionati*, Roma

Biaggini (2002): D. Biaggini, *Memorie di un vecchio marittimo*, Lerici

Bruno C. (1896): C. Bruno, *Codice per la Marina Mercantile*, voce in *Il Digesto italiano*, Torino

Bruno (1904): C. Bruno, *Marina mercantile*, voce in *Enciclopedia giuridica italiana*, Milano

Bruno T. (1896): T. Bruno, *Codice di Commercio*, voce in *Il Digesto italiano*, Torino

Campodonico (1993a): P. Campodonico, *Evoluzione della marineria ligure nell'età moderna: una lettura di storia marittima*, in *Dal Mediterraneo all'Atlantico. La marineria ligure nei mari del mondo*, Genova

Campodonico (1993b): P. Campodonico, *L'età dei brigantini*, in *Dal Mediterraneo all'Atlantico. La marineria ligure nei mari del mondo*, Genova

Dossena-Spagnol (1959): G. Dossena - M. Spagnol, *Avventure e viaggi di mare. La storia del mare narrata dai suoi protagonisti*, Milano

Frascani (2001a): P. Frascani, *Introduzione*, in Frascani (2001b)

Frascani (2001b): P. Frascani (a cura di) *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma

Gropallo (1956): T. Gropallo, *Lo scrivano*, Genova

Inchiesta parlamentare (1882-1883): *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile (1881-1882)*, I-IV. *Riassunti dell'inchiesta orale e scritta*; V. *Aggiunte e correzioni ai riassunti dell'inchiesta orale e scritta. Notizie e memorie speciali*; VI. *Verbal delle adunanze della commissione d'inchiesta*; VII. *Relazione della commissione d'inchiesta (Relatore, Dep. P. Boselli)*, Roma

Linebaugh-Rediker (2004): P. Linebaugh - M. Rediker, *La storia perduta di un'utopia libertaria*, Milano

Masé Dari (1896): E. Masé Dari, *Arruolamento d'equipaggio*, voce in *Il Digesto Italiano*, Torino

Molinari (1988): A. Molinari, *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica italiana: il viaggio per mare*, Milano

Rediker (1996): M. Rediker, *Sulle tracce dei pirati*, Milano (trad. it. di *Between the Devil and the Deep Sea*, Cambridge)

Rollandi (2002): M.S. Rollandi, *L'organizzazione a bordo delle navi mercantili fra Otto e Novecento*, in S. Zaninelli - M. Taccolini (a cura di), *Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana*, Milano

Rollandi (2003): M.S. Rollandi, *Lavorare sul mare. Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento*, Genova

Sager (1898): E.W. Sager, , *Seafaring Labour. The Merchant Marine of Atlantic Canada 1820-1924*, Montreal

Supino (1890): C. Supino, *La navigazione da un punto di vista economico*, Roma

NOTES

- 1 I dati relativi alla marina mercantile italiana sui quali è possibile condurre una analisi sistematica e completa, che permetta anche delle comparazioni, sono reperibili solo dopo l'Unità d'Italia, nel 1861.
- 2 Si veda *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di P. FRASCANI, Roma 2001; M.S. ROLLANDI, *Lavorare sul mare. Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento*, Genova 2003 e la bibliografia ivi riportata.
- 3 *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile (1881-1882)*, I-IV. *Riassunti dell'inchiesta orale e scritta*, Roma 1882; V. *Aggiunte e correzioni ai riassunti dell'inchiesta orale e scritta. Notizie e memorie speciali*, Roma 1882; VI. *Verbal delle adunanze della commissione d'inchiesta*, Roma 1882; VII. *Relazione della commissione d'inchiesta (Relatore, Dep. P. Boselli)*, Roma 1883.
- 4 In gergo le navi impiegate sono definite «carrette» o anche «faccini del mare».
- 5 C. SUPINO, *La navigazione da un punto di vista economico*, Roma 1890, p. 223, estratto da «Rivista marittima», XXIII (1890), febbraio-giugno.
- 6 Sul processo di *nation building* con particolare attenzione al settore marittimo vedi P. FRASCANI, *Introduzione in A vela e a vapore cit.*, pp. IX-XXXI; cfr. anche su *Il Digesto Italiano*, Torino 1896, la voce *Codice di Commercio*, redatta da T. Bruno e la voce *Codice per la Marina Mercantile*, redatta da C. Bruno, rispettivamente pp. 458-472 e pp. 529-548. La lentezza dell'adeguamento legislativo riguarda anche altri settori del trasporto marittimo. La prima legge organica sull'emigrazione, per esempio, viene emanata solo nel 1901. Si veda A. MOLINARI, *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica italiana: il viaggio per mare*, Milano 1988.
- 7 Questa figura, pubblico ufficiale e notaio della nave con funzioni di controllore e verificatore del carico in età medioevale, nel corso del tempo modifica le sue competenze, non ha più mansione contabile. Pur essendo nel corso dell'Ottocento la seconda autorità a bordo dopo quella del Capitano gli è inferiore e gli è precluso il passaggio alla categoria di comando. Successivamente, alla luce dei grandi mutamenti nella navigazione, egli diverrà il commissario di bordo (vedi le considerazioni di T. GROPPALLO, *Lo scrivano*, Genova 1956 (Quaderni della Associazione ligure di archeologia e storia navale).
- 8 Sarà eliminato nel 1886
- 9 Solo per navi di un certo tonnellaggio e per determinate distanze.
- 10 Il personale di camera, che entrerà a bordo delle navi passeggeri, causerà un dibattito sulla reale appartenenza alla gente di mare.
- 11 E' questo l'anno in cui sono disponibili dati completi e omogenei.
- 12 La clausola più frequente richiama l'esclusione di scali in Brasile, nelle Antille, meno Barbados; talvolta compare una dicitura più generica in cui si dichiara che non verranno toccati «luoghi di aria malsana permanente».
- 13 Nel 1902 nel viaggio di ventiquattro mesi del brigantino a palo *Honululo* partito dall'Inghilterra, ma con equipaggio genovese, viene sta-



bilito un aumento di cinque lire ai soli marinai al momento del viaggio «al di là dei capi Horn e Buona Speranza», ma si precisa anche che tale maggiore retribuzione sarebbe cessata immediatamente «al primo approdo al di qua dei capi». In alcuni casi la generosità si estende anche agli ufficiali, come è indicato nel contratto del brigantino a palo *Luigia*, sulla base del contratto stipulato il 22 luglio 1902, ma vengono stipulati anche contratti nei quali l'armatore manifesta una minore generosità stabilendo l'invariabilità della retribuzione su qualunque rotta tenuta dall'imbarcazione (Museo del Mare - Genova, Collezione Garelli, 2130-2131, Capitaneria di Porto di Genova - *Contratti di arruolamento (31 dicembre 1900 - 15 giugno 1903)*).

14 Vale a dire un litro di vino, a fronte di una razione per tutti di mezzo litro.

15 D. BIAGGINI, *Memorie di un vecchio marittimo*, Lerici 2002, pp. 34-35. (Il contributo citato compare anche in G. DOSSENA-M. SPAGNOL, *Avventure e viaggi di mare. La storia del mare narrata dai suoi protagonisti*, Milano 1959, pp. 220-232). Biaggini è ancora più crudo nella descrizione della sua quotidianità, che non lascia spazio a molti commenti: «Colazione: thé e gallette a volontà; gallette piene di vermi. A mezzogiorno fu la volta della minestra. Quando la pasta era quasi cotta, il dispensiere prese un mestolo forato e, facendo l'esercizio come per schiumare il brodo, scuoteva poscia il mestolo in un secchio dove cadevano i piccoli vermi, ripetendo il lavoro fintanto che non si vedessero più bestiole galleggiare sulla superficie del brodo. Ciò fatto, riempiva i piatti dei marinai, piatti di latta», p.43).

16 *Inchiesta sulla marina mercantile cit.*, VII, Relazione, p.228.

17 Nel calcolo di alcune retribuzioni registrate nei porti dell'Italia meridionale (Castellammare, Napoli, Messina e Palermo) è compreso il vitto (*Inchiesta sulla Marina mercantile cit.*, VII, Relazione, p. 186.).

18 ATTI DELLA COMMISSIONE REALE PEI SERVIZI MARITTIMI, I, *Relazione Generale (Relatore: Deputato Pantano)*, Imola 1906; ID, *Indagini comparative sulla marina mercantile dei principali stati con speciale riguardo ai servizi sovvenzionati*, IV, Roma 1907.

19 Anche questo può concorrere a spiegare il motivo per cui le medie retributive riportate nell'Inchiesta Boselli siano costituite da dati aggregati.

20 E. MASE' DARI, *Arruolamento d'equipaggio in Il Digesto Italiano*, IV, Torno 1896, pp. 694-775.

21 Lo stesso armatore muta la sua identità: sovente non è più una figura legata al mare, ma fa parte di una nuova organizzazione e di un diverso finanziamento dell'impresa.

22 P. FRASCANI, *Una comunità in viaggio: dal racconto dei giornali di bordo delle navi napoletane (1861 - 1900)*, in *A vela e vapore cit.*, pp. 109-137, p. 114. Su questo tema l'A. si richiama ai contributi significativi di M. REDIKER, *Between the Devil and the Deep Sea*, Cambridge 1987 (trad. it. *Sulle tracce dei pirati*, Milano 1996) e di E.W. SAGER, *Seafaring Labour. The Merchant Marine of Atlantic Canada 1820-1924*, Montreal 1989.

23 Si rimanda a M.S. ROLLANDI, *L'organizzazione a bordo delle navi mercantili fra Otto e Novecento*, in SOCIETÀ ITALIANA DEGLI STORICI DELL'ECONOMIA, *Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa*

nella storia economica italiana, Milano 2002, pp.523-544, in particolare pp. 537-542.

24 C. BRUNO, *Marina mercantile*, in *Enciclopedia giuridica italiana*, vol. IX, P.II, Milano 1904. Su questo tema si rimanda alle considerazioni di P. LINEBAUGH e M. REDIKER, *La storia perduta di un'utopia libertaria*, Milano in particolare pp. 155 sgg., che vedono nel lavoro, nella cooperazione e nella disciplina della nave in età moderna «un prototipo della fabbrica». E' certamente una tesi interessante, ma a nostro parere delinea una realtà ben diversa rispetto alla presa di coscienza degli equipaggi di una nave operante nell'età dell'industrializzazione.

25 Il materiale è stato consultato presso il Museo del Mare di Genova, Collezione Garelli, cfr. nota. 13.

26 P. CAMPODONICO, *Evoluzione della marineria ligure nell'età moderna: una lettura di storia marittima in Dal Mediterraneo all'Atlantico. La marineria ligure nei mari del mondo*, Genova 1993, p. 36; dello stesso vedi *L'età dei brigantini*, *Ibidem*.

